



LIBERTAS
JUSTITIA
VERITAS

高丽大学海商法研究中心

Maritime Law News Update

第 23 期 2018. 04. 02

(02841) 首尔市城北区安岩洞高丽大学，法学专门大学院（法科大学）CJ 法学馆 402 室

- 海商法研究中心所长金仁显 +82-2-3290-2885(研究室), captainihkim@korea.ac.kr;
- 研究助教 Hyoeun Jang, jhe621@naver.com;
- 网址: <http://kumaritimelaw.com> 。

- o 高丽大学海商法研究中心为了韩国海商法的发展，向实务人员随时发送韩国以及外国的海商法的动向。希望诸位积极使用、予以支持。
- o 郑重声明，本简报由海松法律文化财团和 Spark International Sam S.H. Park 董事长等人赞助的海商法 发展基金而编制、发刊。感谢大家给予我们的大力支持。

目 录

I、判例介绍

1. 在提单上注明的货物内容不详细的条款之效力及保险人代位
(大法院 2017.9.7. 宣告 2017Da234217 判决)
2. 承运人的集装箱积载义务
(大法院 2017.6.8. 宣告 2016Da13109 判决)
3. 甲板货条款的效力即海商货物运输单的的收货人
(大法院 2017.10.26. 宣告 2016Da227663 判决)

II、海商法相关消息

<提示 1> 海商法研究中心对海商法研究人员开放高丽大学 CJ 法学院 402 号室。在公休的海事法教师、海商律师、在海运相关机关工作的人员或者在写博士学位论文的学生为主要开放对象。如对此有兴趣，请联系至金仁贤所长 (captainihkim@korea.ac.kr) ；

<提示 2> 高丽大学海商法研究中心所藏多种海商法资料。此外，为了海运、造船、物流业界的研究，我们将研究室作为研究空间开放给大家。我们希望很多人去使用它！



I、判例介绍

1、在提单上注明的货物内容不详细的条款之效力及保险人代位

(大法院 2017.9.7. 宣告 2017Da234217 判决)

(1) 事实关系

货运代理公司（韩国人）与承运人签订了运输合同。收货人受领货物后发现货物损失，于是向货物保险人（韩国法人）要求保险金并受领了。然后，保险人（原告）支付保险金后向承运人（韩国法人）要求了索赔。

对此，承运人主张：(i) 该案为保险人拒绝支付保险金的事宜，但保险人却把保险金支付给货主，这时保险人的过错，则原告没有索赔的理由；(ii) 本案损失是以“包装不充分”而引发的，则承运人免责；(iii) 在提单上有注明货物内容不详细的文句，送货人有义务证明货物以良好状态装船的事实，但没能证明其事实。货方对 (iii) 主张，由于出具了清洁提单，应当根据记载内容推定为货物以良好状态装船了。原告以 (i)、(iii) 为由向法院上诉了。

(2) 法院的判决内容

① 关于保险人代位

原审认为，本案事故是由于未包装于货物特性和重量而设计的板架，即货物包装不当而导致的，导致事故发生的主要原因符合本案适用的协会货物条款(A)(Institute Cargo Clause A, 以下简称 ICC(A))免责条款 (4.3) 规定的“包装不足”。(省略) 原审根据鉴定人的鉴定结果判断本案货物包装不当的是有道理的。

② 关于提单上注明的货物内容不详细的条款之效力

为了向承运人提出赔偿要求的人需要证明根据运输合同在承运期间有发生货物损失的事实。作为证明方法，当承运人卸货时能够明确的知道货物毁损、灭失事实，就证明货物良好无损地交付给承运人的事实即可。

对承运人能够推定根据提单内容把货物提取或者装船了（《商法》第八百五十四条）。当出具提单上有货物外观良好地装船为内容的清洁提单，那么没有特别的情形，就能推定为承运人把货物良好无损地提取或者装船了。可是，以提单上记载的内容而被推定的“货物的外观状态”仅适用于当尽相当注意做检查即可发现的外观上的瑕疵，并不能推定适用于尽相当注意还是未能发现的货物的内部状态等事宜。因此，即使是清洁提单，如提单中有记载“托运人装货和计数 (Shipper's Load & Count)”或者“据说包含 (Said to Contain...)”等所谓的在提单上注明的货物内容不详细文句，则托运人需要证明把货物以良好无损的状态交付给了承运人。¹

原审以提单上有记载“据报 (Said to be)”的在提单上注明的货物内容不详细的文句，此外即使有记载货物外观上良好无损的状态装船的内容，提单持有人需要证明托运人把货物以良好无损的状态交付给了

¹ 具体的请参考大法院 2001.2.9. 宣告 98Da49074 判决，大法院 2011.2.10. 宣告 2009Da60763 判决等判决。

承运人的事实；由于本案反而证明了托运人的包装不当，于是驳回了原告主张的清洁提单的推定效力。总之，原审法院的判断是不但能理解，（省略）而且正确。

（3）意见

① 保险人代为的法理

当运输中的货物受损，货主对货物保险人将申请保险金；保险人向货主给付保险金后，将代位货主对承运人享有的请求权并向承运人要求索赔，这就是所谓的保险人的代位请求权。保险人为了行使代位请求权需要满足一定条件：首先，保险人向投保人有支付保险金；其二，其给付性质为正当。²如果非为给付保险金事，由但保险人还是先向投保人给付保险金时不得向承运人要求索赔。有时候，即使有规定保险人的免责事由但没有正确适用其规定的情形。韩国大法院多次指出过这个问题。³

《商法》第六百八十二条

① 当损害是因第三人的行为而发生，给付保险金的保险人将已给付的金额为限度享有第三人基于保险合同或者投保人的权利。但保险人给付部分保险金，则不侵犯投保人权利的范围内可以行使其权利。

根据本案货主和货物保险人适用的 ICC(A)的规定，基于“保险责任开始前的托运人的包装不足”而发生的保险事故，保险人可以免责。尽管如此，保险人对货主给付了保险金，则大法院保持了未承认保险人代位请求权的原审判决内容。

② 在提单上注明的货物内容不详细的文句之效力

在运输中，关于被运输的货物的损伤应当由货主证明。为了要求损害赔偿，货主需要证明货物上船时应当以良好无损的状态交给承运人，货物卸货时其状态已有损失。但一旦出具提单就构成推定效力（与托运人）即当作效力（与善意的提单持有人），就与此有所变动。承运人和托运人就以提单上记载的内容所推定，托运人提出提单上记载内容即可。这时，承运人需要证明装船时对货物发生损失，而处于不利地位。承运人为了避免处于这样的不利地位，承运人在提单上注明货物内容不详细的条款（unknown clause）。在提单上注明货物内容不详细的条款是提单上记载的内容为托运人提出的内容，而承运并不知道详细内容。大概其条款内容的效力能够被认定，则损害的立证责任应当由托运人来证明装船时的货物状态。⁴

该大法院的判决判决与之前的判决一样，应当根据提单上注明的货物内容不详细的文句之效力，需要立证托运人是否把货物以良好无损的状态装船，但原审反而以托运人的包装不足为由支持了原审判决。其法律根据是《商法》第八百五十三条第二款。

² 尽管货物保险合同的准据法是英国法，货物保险人向承运人要求索赔的保险人代为请求权的准据法根据国际私法的规定以有最密切联系的国家的法，即韩国法为其准据法。

³ 大法院 2007.10.12. 宣告 2006Da80667 判决

⁴ 大法院 2001.2.9. 宣告 98Da49074 判决；2008.6.26. 宣告 2008Da10105 判决

《商法》第八百五十三条第二款

在第一款第二项的记载事项中，当有充分理由怀疑货物的重量、容量、数量或者符号没有明确表示承运人实际提取的货物的时候或者没有适当方法能确认此事时可以省略（关于货物的）记载。

最近，IMO 从 2016 年 7 月 1 日起开始实施的货主测重量后对承运人报告的义务连接而言，⁵ 承运人没有再测重的方法，于是“送货人自己不知道重量”为宗旨的在提单上注明的货物内容不详细的条款文句有可能无效。因为，在提单上注明的货物内容不详细的条款唯有承运人有正当理由不知道这一事实的情形下方可发生效力。但是，在提单上注明的货物内容中，关于包装状态、数量等非为重量的不详细的条款文句应当依照现在的法理来解释、认定。

2、承运人的集装箱积载义务

(大法院 2017.6.8. 宣告 2016Da13109 判决)

(1) 事实关系

韩国公司 S 把钢板分别装在 12 个 20 英尺的集装箱出口到国外。货运代理人 Y 代理收运后，出具了分单。实际承运人为韩国的 J 商船。

S 打算由自己把货物积载至自己的集装箱后移交给承运人，S 通过 Y 介绍的 X 进行了集装箱装箱作业。之后，运输中的货物（钢板）遭受损失，导致其损失的原因是 X 的捆绑不牢，对此双方没有争执。对 S 给付保险金的保险公司（原告）对进行捆绑工作及接受运输的承运人 Y 要求了索赔。而作为货运代理人以及货主的 Y（被告）主张，对 S 介绍捆绑公司并代理 S 进行了捆绑工作后，从 S 收取了相当于捆绑费的代替付款。

一审法院否认了 Y 的责任，其原因如下：

- (1) 原告把 Y 作为关于捆绑本案货物合同当事人的前提主张被告应该承担捆绑合同以及基于运输和通知债务不履行的损害赔偿，但 S 仅以向 Y 有给付相当于捆绑费的事实不代表 S 与 Y 签订了捆绑合同。关于本案货物签订捆绑合同的主体是 S 与 X（被告）。
- (2) Y 承认作为货运代理人向 S 出具了分单的事实，但 Y 出具的分单是作为本案货物的实际承运人的同时也是被告的第三人的 J 商船出具的主单为前提存在的；即使 Y 因出具提单而被视为本案货物的承运人，对于不属于实际承运人的运输区间的业务而言，承运人不应该承担责任。

⁵ 国际海事组织（IMO）自 2016 年 7 月 1 日起实施了关于出口集装箱重量查核（VGM），该规定对韩国具有法律约束力。这个对托运人要求提供运输文件或者额外的货物重量。详细内容请查看韩国海运新闻 2017 年 8 月 30 日的报道。

(2) 法院的判决内容

① 是否为承运人

即使货运代理人从委托运输人受托与运输相关的业务，当货代代理商受托的业务范围（即受托的事情为运输代理还是仅是货运代理）不明确时，根据当事人的意思表示需要确认是否取得了承运人地位；当其意思表示不明确时，需要综合考虑货运代理出具的分单上的出具人的名称、运费的支付方式等相关事宜，依照理论及经验法则需要确定货运代理人是否从运输委托方接受了运输。⁶

（省略）当考虑 Y 从承运人本人出具了以 S 为托运人的分单的情形而言，应视为 Y 从 S 接受了本案货物运输。综上所述，法院认为，在本案货物的运输业务中，Y 作为承运人向 J 商船委托了和平泽港把货物在集装箱内的积载以及从平泽港至上海港的海上运输；向 X 委托了本案货物的捆绑工作。

② 承运人的积载义务

当成立运输合同时，承运人在特定场所提取货物后，把货物运输至目的地并且按照约定时间把货物交付给收货人的义务。承运人为了运输的货物安全，在积载货物时对船长、船员以及装卸工人要求，将货物是当地配载至船舱即集装箱内等采取适当的措施；即使积载货物工作为独立的装卸工人或者托运人的指示下进行，承运人需要确认这样的货物及在是否适合运输；并且，为了运输安全，承运人需要事前了解提取的货物性质，按照它的性质进行货物及在等采取能够减免损失的预防措施的义务。⁷

由于 S 与 Y 之间成立了运输合同，为了运输作为承运人的 Y 在本案货物的积载工作上使装卸工人采取防止货物发生相撞或者因船舶波动而货物遭受损失等适当措施的同时适当地配载于集装箱内；即使货物积载为独立的装卸工人（本案中，Y）或者托运人（本案中，S）的指示下进行的，需要确认本案货物的积载与捆绑状态是否适当外，还需要采取根据货物性质适当地进行捆绑等适当的预防措施的注意义务。因此，X 相当于承运人 Y 的履行辅助人，当 Y 无法证明 X 对本案货物捆绑疏忽，则 Y 对 S 需要承担损害赔偿责任。⁸

尽管如此，原审认为不但没有 S 与 Y 之间有签订捆绑合同的证据，而且即使把 Y 以出具提单为由视为本案货物的承运人，但不属于实际承运人的运输区间的业务而言，承运人不承担任何损害赔偿责任；于是就如原告的主张，即使本案货物的捆绑工作导致了本案事故，对此损害 Y 作为承运人将不承担损害赔偿责任。

这样的原审判决有误解货运代理人从运输委托人是否接受运输的判断标准及在海上运输合同中，与货物积载工作的承运人注意义务相关的法理。指出这一点的上诉理由予以支持。（省略）

(3) 意见

当货运代理人接入的情形下，确认其货运代理人是否作为承运人尽其义务很重要，则货运代理人出具了分单，则货运代理人可以视为合同上的承运人。本案中，货运代理人很容易地被认定为合同承运人。导致本案事故的原因为捆绑不良，在此所指的捆绑不良不是船舶内的，而是路上的集装箱向内积载时发生的。一审

⁶ 请参考大法院 2007. 4. 27. 宣告 2007Da4943 判决等判决。

⁷ 请参考大法院 2003. 1. 10. 宣告 2000Da70064 判决等判决。

⁸ 请参考《商法》第七百九十五条第一款规定。

和二审判决均认为，这一事故不是承运人的责任区间内发生的，则对此承运人不承担责任；但大法院却把承运人接受了把货物积载于集装箱内的工作为由认定了承运人（合同承运人）的责任。

大法院对于承运人的积载义务而言，(i) 《商法》规定，当合同当事人有约定，承运人的受领、装船义务之前装载至运输容器内的积载也可以视为承运人的义务；(ii) 即使积载工作时通过送货人来完成，承运人也得确认其适当性的义务。

集装箱货物分 LCL 货物和 FCL 货物。(i) FCL 货物是托运人在集装箱内积载货物后封（seal）口的，则不能确认货物的积载状态下提货；(ii) LCL 货物是收取数个少量货物后，由承运人做把这些货物积载至一个集装箱的工作。还有，(iii) 部分货物运输于 CFS 后，由承运人把货物记载于集装箱并装船的运输。这时，应当视为承运人已经提取货物并做完了积载工作，则这一过程为承运人的责任区间。但本案货物作为单一货物好像积载至一个集装箱内。那么，这就如 (i) 的情形，再说大法院的判决对承运人要求了不可能的事情。如果该货物运输属于 (ii) 和 (iii) 的情形，那么对承运人可以要求这样的义务。

3、甲板货条款的效力即海商货物运输单的收货人

(大法院 2017.10.26. 宣告 2016Da227663 判决)

(1) 事实关系

韩国的 S 引擎决定从德国的以及公司进口引擎。从德国公司受托运输货运代理人把 M 海运公司选择为其承运人。货运代理人 X 出具提单后交给于送货人；M 海运公司出具海运单并交给了 X。

货物被固定在露天的甲板（on-deck）上而遭受了损失。

海运单运输条款 18.2

无论货物是否包装于集装箱，对货物没有特别的通知也被固定于甲板或者甲板下进行运输。承运人不具有在提单上特别记载、标志或者加盖章表示货物为甲板货的义务。

进口人 S 引擎从保险人收取了保险金。保险人代为 S 引擎享有的权利，对 M 海运公司（被告）要求了损害赔偿。为了向 M 海运公司要求损害赔偿，由于他们不具有运输合同关系：(i) 先主张侵权；然后，(ii) 以海运单的收货人名称变更为 S 引擎，或者由于提单出具时间比较晚，由 S 引擎持该提单对货物享有请求权等为由，主张了债务不履行等主张。

(2) 法院的判决内容

原审认为，被告出具的本案货运单属于《商法》第八百六十三条规定的海运单，与被告签订运输合同的送货人时 P 或者 P1；收货人是 P 韩国或者是 P1，非为“S 引擎”，于是对被告不能要求基于运输合同的债务不

履行责任；进而，变更本案货运单的收货人而言，由于“以送货人向承运人做书面通知”为其变更条件，本案没有证据能够证明 P 或者 P1 对被告以书面做了‘把收货人变更为 S 引擎’的通知。

就如原告的主张，以送货人 P 出具了把 S 引擎为收货人记载的提单为由，当运输合同上的收货人变更为 S 引擎，则送货人出具提单对承运人不做特别的通知就在交货前可以单方面变更收货人，这不仅未考虑到提单的偿还及指示性特征，而且这还未被对交货当事人减轻承运人负担的海运单制度的宗旨。综上所述，原审排斥了原告的主张。因此，原审作出的判断正确无疑。

原审声明，为了向承运人主张基于侵权行为的损害赔偿，要求人对承运人需要主张其归责事由。然后，以对本案货运单使用的被告的运输条款中有“根据承运人的裁量，货物有可能固定于甲板上被运输”为内容的“甲板货条款”；本案货物的特性而言，不能断定其货物必须要装载于舱内；送货人对被告没有特别要求吧货物装载至舱内或者以船舱内装载为条件未附加费用等为由，被告把货物装载至甲板上运输的不能视为被搞得过失；本案货物由送货人一方被防水包完全包装好的状态下装船，并且本案提单上有记载“发货人自行装箱、计数、施封（SHIPPER'S LOAD, STOWAGE, COUNT AND SEAL）”的内容文句。原审认为，捆绑防水包的部分绳子断开并撕开了防水包，而运输途中货物被雨水淋湿为本案货物毁损的最主要原因。但能够证明绳子断开的为被告过失的证据不充分，于是排斥了本案货物毁损基于被告归责事由的原告的主张。笔者认为，原审法院的判断没有过错。

（3）意见

当没有运输工具的货运代理人等 NVOCC（合同承运人；第一承运人）接受运输合同，必然地签订第二运输合同，而出现实际承运人。合同承运人出具分单（第一提单），实际承运人出具主单（第二提单）。出具朱丹的第二承运人往往是大型定期船公司，拥有足够的赔偿能力。于是，多数货主对第二承运人提起损害赔偿请求之诉。但由于货方在船公司主单上与实际承运人没有运输合同关系，则只能向实际承运人要求承担侵权行为责任。

承运人从送货人提货后，把货物装船或者提货后出具提单或者海运单。这两个证券拥有不同功能：对提货而言，收货人持有提单方可提货，而海运单不是；变更收货人而言，前者通过背书转让时可以变更其收货人，但海运单有确定的收货人。

本案中，实际进口人为 S 引擎，但实际承运人（第二承运人）出具的海运单上却为把 S 引擎记载为收货人（功能上货运代理人出具的分单上将记载承运人的名称）。还有，S 引擎加入货物保险并收取了保险金。保险人希望根据保险人代位权对被告人（第二承运人）要求损害赔偿，但 S 引擎没有对第二承运人能够要求债务不履行的请求权，却没能要求。根据海运单收货人为了把自己的请求权转让给 S 引擎需要作书面通知，但本案收货人却没有发出书面通知，于是法院都驳回了原告提出的一系列主张。

笔者认为，基于侵权行为可以主张其损害赔偿，但货方好像为了避免承担对承运人过失的立证责任却未以此提出主张。

船舶通过有效地利用空间可以增大自己的收入，于是甲板货在运木船以及集装箱运输也同样适用。但船舱货和甲板货对货物安全而言有很大的差异，比较而言船舱货更安全。当没有特别要求，承运人在提单

上写到货物可以装载至甲板上运输的甲板运输条款。再说，合同双方没有作特别约定且提单上有甲板运输条款时，即使承运人把货物装载至甲板上进行运输，也不能主张承运人有过失。本案中，货物受损后货主对承运人做出了这样的主张，但大法院认为双方对此没有特别的规定，于是就肯定了甲板条款的效力。再说，没有能够承认原告的侵权行为的 M 海运公司的过失，则侵权行为在本案中就内能成立。

据笔者所知，这个判决是承认甲板条款效力的第一个大法院判例。

II、海商法相关消息

1、首尔海事仲裁协会成立

o 日期：2018 年 2 月 28 日；

o 地点：韩国船主协会的大会议室；

o 主要内容：

(1) 背景

- 从 1990 年代开始讨论建立类似于英国伦敦海事仲裁及新加坡海事仲裁的韩国独自的任意仲裁机构；
- 在 2004 年，政府与 KMI 以韩国海事仲裁院的设立妥当性进行了研究；
- 在 2014 年 12 月，船主协会、韩国海法学会和高丽大学海商法研究中心为中心成立了韩国海事法院激活仲裁促进委员会，展开设置海事法院运动为前提，拓展至海事仲裁领域；
- 在 2017 年 9 月 11 日，决定设置首尔海事仲裁协会，组成了 10 人小委员会做了所需工作；
 - 参加问卷调查的绝大多数人都希望组为在韩国解决海事纠纷，成立一个具有专业性、有效、独立的任意仲裁小组；于是，在 2018 年月 27 日，10 人小委员会确定章程草案并开了总会；

- 章程内容：

- 该协会不同于商事仲裁院，并不是直接进行仲裁的机关，而是支持任意仲裁的机关；
- 协会内设立事务局并安排一名事务局长，协会的年度预算为 3,000 万韩元；
- 干部由一名会长、（最多）五名副会长、（最多）15 名理事以及监事来组成；
- 在草拟着制定：
 - ①仲裁人名单的规定、②仲裁规则及关于修改的规定以及 ③仲裁人报酬的规定。

这些规定都是理事会需要进行审议及表决的事项；

- 首任会长为 Byungsuk Chung (Kim&Chang) 律师；

- 干部：监事为 C. H. KIM (KORHI) ；

由船主协会、海运组合、Korea P&I、造船海洋设备协会、LMI 即中介人协会聘请为团体理事；

- 该任意海事仲裁的程序和优点：

- 仲裁程序由当事人和仲裁人各自进行；
- 由当事人直接选择仲裁人；
- 当事人直接对仲裁人给予报酬；

- 不用对仲裁协会支付的行政费用或者管理费用；
- 提供由海事领域专家构成的仲裁人名单；
- 以三人仲裁为仲裁原则，但对小额（一亿韩元一下）仲裁可以进行一人仲裁及书面审理；
- 对船舶碰撞等特殊纠纷可以进行迅速、专门的仲裁；
- 仲裁结果与法院判决有同等效力。

o 80 多名业内外人士参加本次活动庆祝了“首尔海事仲裁协会”的成立。



2、第二十六届船舶建造金融法研究会

o 日期：2018 年 2 月 10 日；

o 地点：高丽大学 CJ 法学院最高位课程室；

o 主要内容：

(i) 韩中车辆渡轮从去年其开始新造。由于其渡轮的新造工作非在韩国造船所进行，而在中国造船所进行。于是，再次研究会中多角度的探讨其原因以及解决对策；

(ii) 包括沿岸客轮在内的外航客运而言，由于银行不将客轮作为抵押标的物，于是客轮船主往往发生贷款困难问题（贷款困难的主要原因为船舶优先权）；

o 韩中车辆渡轮的造船现状：至今，由八艘车辆渡轮在建造中，其中除了一艘船以外的都在中国建造。韩中车辆渡轮是韩方和中方各自投资 50% 的合资公司。于是，一开始都在韩国造船的现实上不太容易。车辆渡轮的造船价格而言，其平均舰造价为 700 亿韩元，但在中国造船时便宜 100-200 亿韩元；

→ 岁月号/韩进海运事态以后，韩国金融圈不再把船舶看作为危险资产，即不承认船舶担保价值。目前以船舶提供金融时，除在建造中的船舶作为担保外，还要提供其他船舶或者要证明其现金资产；

→ 就威东航运而言，该公司向韩国现代米波造船厂委托造船。即使其造船价格高，但他们选择韩国造船厂的主要原因为，当他们作为二手船出售船舶时，其二手船价格往往比较高。因此，当韩国造船厂主动去宣传这样的优点，则其他船舶也有可能转到韩国建造；

- o 金仁显教授认为，建造客轮时需要从银行贷款。但韩国媒体曾经报道称，由于银行不把客轮作为担保标的物而提供贷款，于是在韩国造船不容易。就如岁月号事故，作为抵押权的银行成了批判对象。再说，因船舶优先权抵押权人没能主张自身权利；
 - 韩国《商法》与其他国家一样，有设船舶优先权制度。但是在受偿方面，由于没有进行登记的船舶优先权人优先于已进行登记的抵押权人受偿，即抵押权人处于不利地位（《商法》第七百七十七条）；
 - 但是，船舶优先权人不是相当于航费债权人、引航债权人等高额债权人。作为抵押权人对基于船舶优先权的银行贷款的危险不但不高，而且抵押权人将受偿不到的金额可以以保险而处理；
 - 当沉船时，船舶保险金不是船舶优先权的对象，于是抵押权人受到保护。当船旗为巴拿马籍的，抵押权人的船舶优先权优先于基于大型事故的债权人，即占有利地位。因此，从法律角度上由于船舶优先权说船舶金融困难或者不能贷款的都能克服，即这个原因不是申请船舶金融的障碍问题。



<翻译：文思琦>